



Mit den „WIDE-Updates“ bieten wir Einblicke in die feministische Diskussion relevanter Themen aus dem Bereich „Gender & Development“ – Argumente gegen Genderblindheit und für soziale Gerechtigkeit

WIDE-Update 1/2021

Gender und Mobilität

Für eine ökologische und feministische Verkehrswende!

Einleitung

In diesem WIDE-Update befassen wir uns mit verschiedenen Aspekten von Gender und Mobilität.

Angestoßen wurde die Auseinandersetzung mit dem Thema durch die Einschränkungen der Alltagsmobilität sowie des Reiseverkehrs im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Corona-Pandemie im letzten Jahr.

Auf Mobilität sind wir aus vielen Gründen angewiesen, und wir spüren schmerzlich, wenn es Einschränkungen gibt. Im globalen Süden haben viele Menschen während der COVID-19-Pandemie besonders massive Einschränkungen erlebt (und erleben sie teilweise weiterhin), mit oftmals existenzgefährdenden Folgen.

Doch auch vor der Krise war der Alltag vieler Frauen*, Mädchen*, Menschen mit Behinderung oder älteren Menschen von vielerlei Einschränkungen in Bezug auf ihre Bewegungsfreiheit geprägt.

Die erlebten Veränderungen im Kontext der Corona-Krise bieten die Chance, dringend notwendige Schritte zur Veränderung unseres „imperialen“ Mobilitätsverhalten (mit der Auslagerung von Kosten in den globalen Süden) zu setzen, um der Klimakrise zu begegnen.

Die EU stellt im Programm *#NextGenerationEU* Mittel zur Verfügung, um Maßnahmen zur Überwindung der Corona-Krise mit Maßnahmen gegen den Klimawandel zu verbinden. Für ein echtes „*building back better*“ braucht es allerdings eine klare Gender-Perspektive, denn sonst werden

Frauen* einmal mehr mit den Krisenfolgen allein gelassen.

Im WIDE-Update „Gender und Mobilität“ werden außerdem Analysen zu Geschlechtsspezifika im Mobilitätsverhalten und Herausforderungen für eine geschlechtergerechte Verkehrsplanung vorgestellt, vor allem mit Beispielen aus Asien.

Manche der vorgestellten Studien sind nicht ganz neu, was auch daran liegen mag, dass Verkehr und Mobilität kein vorrangiges feministisches Thema sind. Umso wichtiger, einen Anstoß zur Beschäftigung damit zu geben!

Außerdem haben wir punktuell Informationen zu den Folgen der Mobilitätsbeschränkungen für Frauen im globalen Süden im Kontext der COVID-19-Maßnahmen einbezogen, mit Blick auf die Versorgung mit Grundnahrungsmitteln in Grenzregionen und bezogen auf die Situation von Migrantinnen. Diese Beiträge stehen zu Beginn dieses Updates.

Wir wünschen gute Lektüre!

Inhalt

- Mobilitätseinschränkungen aufgrund von COVID-19-bedingten Grenzsicherungen
- Auswirkungen nicht-nachhaltiger Mobilität
- Gender und Verkehrsplanung im globalen Süden
- Zugang zu gendergerechtem öffentlichem Verkehr als Aktionsbereich der internationalen Zusammenarbeit

COVID-19-bedingte Mobilitätsbeschränkungen

Auswirkungen von Grenzsicherungen auf informellen Handel und das Recht auf Nahrung

Die Mobilitätsbeschränkungen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie haben in vielen Regionen Auswirkungen auf den informellen grenzüberschreitenden Handel und das Recht auf Nahrung.

Der informelle grenzüberschreitende Handel ist ein wesentliches Merkmal der wirtschaftlichen und sozialen Landschaft Afrikas und macht bis zu 40% des regionalen Handels aus. Der Anteil an Frauen im informellen, grenzüberschreitenden Handelssektor beträgt in einigen Ländern 70 bis 80%.

Das aufgrund von strukturellen Ungleichheiten unterschiedliche Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen ist dabei ausschlaggebend für die Möglichkeit, größere Mengen an Waren zu transportieren, mehr Kundschaft zu erreichen oder profitablere Märkte im Landesinneren zu erreichen. Männer haben mit größerer Wahrscheinlichkeit als Frauen Zugang zu Fahrrädern, Karren oder anderen Fahrzeugen und damit bessere Chancen auf stärkere Märkte zu gelangen sowie ihre Transportzeiten zu verkürzen.

Laut einem UNCTAD-Report zeigten Umfragen in Dörfern in der Vereinigten Republik Tansania und Sambia, dass Frauen fast dreimal so viel Zeit für Transportaktivitäten verbringen. Grenzüberschreitende Händlerinnen in der Vereinigten Republik Tansania, Sambia und Malawi transportieren ihre Waren vorwiegend zu Fuß auf dem Kopf oder sind auf öffentliche Verkehrsmittel und geteilte Taxis angewiesen; die häufig überfüllten Minibusse sind darüber hinaus ein Sicherheitsrisiko.

Die Abhängigkeit von der unzureichenden Infrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigt grenzüberschreitende Händlerinnen stark. Aufgrund unregelmäßiger und unzuverlässiger Fahrpläne verpassen sie Markttag oder verlieren ihre verderblichen Waren.

Als Reaktion auf die Pandemie haben afrikanische Länder teilweise ihre Grenzen

gänzlich geschlossen oder zunehmend Handelsrestriktionen eingeführt. Diese Maßnahmen haben informelle grenzüberschreitende Händler*innen besonders hart getroffen. Neben dem unmittelbaren Verlust des Lebensunterhaltes spielt der informelle grenzüberschreitende Handel mit Grundnahrungsmitteln und anderen landwirtschaftlichen Produkten eine entscheidende Rolle bei der Gewährleistung der Ernährungssicherheit für ganze Gemeinden.

Die globale Gesundheitskrise verschärft in diesen Regionen wie weltweit die strukturellen Ursachen von Hunger und Mangelernährung, von denen übermäßig Frauen und Mädchen betroffen sind. Diese und andere Auswirkungen der Pandemie auf das Recht auf Nahrung weltweit hat FIAN in zwei Berichten analysiert und menschenrechtsbasierte Empfehlungen zur Pandemiebekämpfung für Regierungen und Organisationen erstellt.

UNCTAD (2019): [BORDERLINE: Women in informal cross-border trade in Malawi, the United Republic of Tanzania and Zambia](#)

FIAN (22.6.2020): [Impact of COVID-19 on the Right to Food and Nutrition](#)

Einschränkungen der internationalen Mobilität und Folgen für Migrantinnen

Mit den Folgen der massiven Ausgangssperren und Reisebeschränkungen für Migrantinnen aufgrund von Grenzsicherungen im Rahmen der Pandemie-Bekämpfung befassten sich unter anderem Expert*innen der Internationalen Migrationsorganisation (IOM) auf Basis der von ihr erhobenen weltweiten Daten.

Frauen, die in andere Länder migrieren, arbeiten sehr häufig als Hausangestellte sowie im Gesundheits- und Pflegesektor, oftmals unter sehr prekären Bedingungen, teilweise undokumentiert. Nur 22% aller Migrant*innen weltweit haben Zugang zu sozialer Sicherheit (UN WOMEN).

Lockdowns und Ausgangssperren haben Frauen noch verletzlicher gemacht und von Unterstützungsnetzwerken abgeschnitten. Obwohl sich Care-Arbeit in der Krise als „systemrelevant“ erwiesen hat, wird diese vor allem von Frauen – und zu einem hohen Anteil von Migrantinnen – geleistete Arbeit abgewertet und nur gering entlohnt.

Im Jahr 2013 gab es weltweit schätzungsweise 11,5 Millionen als Hausangestellte arbeitende Migrantinnen und Migranten, von denen etwa 8,5 Millionen weiblich waren.

Durch Reisebeschränkungen und weltweite Grenzsicherungen saßen viele Migrantinnen und Migranten, saisonale Arbeitskräfte und internationale Studierende eingeschlossen, ab März 2020 fest und konnten nicht in ihre Herkunftsländer zurückkehren. Zum 13. Juli 2020 hatte IOMs Rückkehr-Task Force mindestens 3 Millionen gestrandete Migrantinnen und Migranten identifiziert. Von diesen waren mehr als 1,2 Millionen Menschen allein im Nahen Ost und Nord-Afrika hängen geblieben.

Die größten Rückführaktionen aufgrund der COVID-19-Pandemie fanden nach Indien statt (4,5 Millionen Menschen aus aller Welt), gefolgt von der Rückkehr von fast einer Million undokumentierter Afghan*innen aus dem Iran und Pakistan, insbesondere im März 2020. Auch viele Venezolaner*innen kehrten in ihr Land zurück.

Anlässlich des internationalen Tags der Migrant*innen am 18. Dezember 2020 wies UN WOMEN darauf hin, dass viele Migrantinnen, die aufgrund von geschlossenen Grenzen und Reisebeschränkungen die Länder, in denen sie arbeiten, nicht verlassen konnten, verstärkt geschlechtsspezifischer Gewalt und Ausbeutung ausgesetzt waren und sind.

Auch IOM weist in einem Fact Sheet darauf hin, dass Migrantinnen und insbesondere Frauen auf der Flucht in besonders hohem Ausmaß von geschlechtsspezifischer Gewalt und Mädchen von Zwangs- und Kinderheiraten betroffen sind.

Migrantinnen sind auch von Arbeitslosigkeit im Gefolge der Krise betroffen, was sich direkt auf die Situation ihrer Angehörigen im Herkunftsland auswirkt. Vor der COVID-19-Krise sendeten ungefähr 100 Millionen im Ausland arbeitende Frauen Geld an ihre Angehörigen nach Hause, wobei sie trotz des Gender-Pay-Gaps einen höheren Anteil an ihrem Einkommen als Männer nach Hause schickten (UN WOMEN).

Weltweit ist jede neunte Person abhängig von internationalen Geldtransfers, die von Migrant*innen verschickt werden (IOM). Daher wirkt sich COVID-19 auf die Entwicklung

der Familien und Gemeinschaften von Migrantinnen und Migranten in Bezug auf ihre mithilfe der Geldtransfers unterstützte Ernährung, Gesundheit, Bildung und Einkommen aus.

Laut IOM sind die *Remittances* 2020 allerdings weniger stark eingebrochen als befürchtet, was verschiedene Gründe zu haben scheint, aber auch auf die Bedeutung von transnationalen familiären Netzwerken für die Krisenbewältigung verweist.

IOM (2020): [COVID-19 and migrant women workers: Impacts and implications](#)

IOM (24.2.2021): [COVID-19 Analytical Snapshot #72: Gender dimensions. Understanding the migration & mobility implications of COVID-19 UPDATED](#)

UN WOMEN (17.12.2020): [UN Women statement, International Migrants Day 2020](#)

Migrationsdatenportal (10.3.2021): [Relevante Migrationsdaten für die COVID-19-Pandemie](#)

Auswirkungen nicht-nachhaltiger Mobilität

Österreich: Flugverkehr und Klimafolgen im globalen Süden

Frauen fahren nicht nur weniger mit dem Auto, sie fliegen auch seltener als Männer. Das ergab eine repräsentative Umfrage von TQS Research & Consulting im Auftrag des Verkehrsclubs Österreich (VCO) Ende 2020. Männer sind also überproportional auch für die Klimaschäden durch das Fliegen verantwortlich. Und wenn das schon in Österreich so ist, wird es erst recht im globalen Süden so sein. Freilich fliegen dort auch die Männer weniger als hierzulande. Etwas Hoffnung gibt es vielleicht auf weniger Flugverkehr nach der Covid-19-Pandemie als vorher.

Aber das wird ohne Maßnahmen nicht genug sein. Denn das Fliegen schadet dem Klima nicht nur durch den CO₂-Ausstoß. Auch die ausgestoßenen Stickoxide sowie die Kondensstreifen aus Wasserdampf und Rußpartikel, die sich zu Zirruswolken entwickeln, sind äußerst klimaschädlich.

Insgesamt verursacht die Fliegerei rund dreimal so viel Klimaerwärmung wie ihr CO₂-Ausstoß allein. Seit Jahren ist das bekannt, wurde aber bei den Berechnungen der Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs von

Industrie, Regierungen und der International Civil Aviation Organization (ICAO) ignoriert.

Höchste Zeit, den Bahnverkehr zu favorisieren. Greenpeace Österreich brachte daher gemeinsam mit über 8.000 Kläger*innen eine Sammelklage gegen die steuerliche Benachteiligung des Bahnfahrens beim Verfassungsgerichtshof ein. Das Kerosin fürs klimaschädliche Fliegen ist steuerfrei, der Strom für die klimafreundliche Bahn aber nicht. Bei einer Grenzüberschreitung mit der Bahn muss man Umsatzsteuer zahlen, bei internationalen Flügen nicht. Trotzdem wies der Verfassungsgerichtshof die Klage aus formalen Gründen zurück: Bahnfahrer*innen seien nicht davon betroffen, dass der Flugverkehr steuerlich bevorzugt wird. Greenpeace lässt jetzt den Weg zum Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte prüfen.

Die geplante dritte Piste am Wiener Flughafen, die noch mehr klimaschädlichen Flugverkehr angezogen hätte, wurde kürzlich auf Eis gelegt. Dafür können wir wohl eher der Corona-Pandemie danken als der Vernunft. Auch das 450 Mio. Euro schwere staatliche Rettungspaket für die AUA, zu 100% im Besitz der deutschen Lufthansa, zeugt nicht von Klimaverständnis. Mit dem Zuschuss-Teil von 150 Mio. Euro, der nicht zurückgezahlt wird, hätte man Investitionen für *green jobs* tätigen können.

Drei Beispiele für den Mangel an Verständnis für die dringende Notwendigkeit von Klimaschutz in Österreich, obwohl Österreich selbst überdurchschnittlich hart von der Klimaerhitzung betroffen ist. In anderen Industrieländern sieht es in Bezug auf den Flugverkehr kaum anders aus. Nach wie vor heizen die reichen Länder die Klimakrise an, während die, die am wenigsten dazu beigetragen haben und beitragen, am meisten darunter leiden: Frauen im globalen Süden.

VCÖ (8.12.2020): [Frauen fliegen seltener als Männer - auch bei den Jungen mehr Nicht- und Seltenflieger als Vielflieger](#)

Welt der Physik (2011): [Kondensstreifen schaden Klima mehr als CO2 aus Triebwerken](#)

StayGroundedNet (26.10.2020): [Stay Grounded](#)

Greenpeace (o.D.): [Die erste Klimaklage Österreichs!](#)

Wissenschaftler*innen fordern Ausstieg aus Energiecharta-Vertrag

Fossile Brennstoffe machen 72% der europäischen Energieversorgung aus.

In einem in zahlreichen internationalen Medien veröffentlichten offenen Brief fordern mehr als 200 Wissenschaftler*innen und Klimaschützer*innen die Regierungen auf, aus dem sogenannten Energiecharta-Vertrag auszusteigen. Der Grund: Der Vertrag behindere den Übergang zu sauberer Energie.

Er ermöglicht es fossilen Energieunternehmen, Staaten via Paralleljustiz für klimafreundliche Gesetze abzustrafen, wenn diese ihren Profit schmälern. Der Vertrag steht damit im Widerspruch zum Pariser Klimaabkommen sowie dem Green Deal der EU.

„Der Klimanotstand erlaubt keine weitere Verzögerung. Wenn Regierungen als Vorreiter beim Klimaschutz gesehen werden wollen, dann müssen sie von Investitionsabkommen Abstand nehmen, die ihnen die Hände binden und fossile Brennstoffe auf Kosten der Steuerzahler*innen schützen“, heißt es in dem Brief.

attac (9.12.2020): [Von Kromp-Kolb bis Piketty: Wissenschaftler*innen fordern Ausstieg aus Energiecharta-Vertrag](#)

Der hohe Preis für Elektroautos

In der Batterieherstellung für Smartphones, Tablets und neuerdings auch Elektroautos benötigen die Hersteller viel Kobalt. In der Demokratischen Republik Kongo, wo rund die Hälfte der weltweiten Reserven lagert, wird der Rohstoff unter katastrophalen Bedingungen abgebaut. Ein großes Problem ist die Kinderarbeit in Minen. Kinder, Frauen und Männer arbeiten in ungesicherten Minen im Süden der DR Kongo - ohne Helme, Schutzkleidung und Atemmasken gegen den Staub. Sie riskieren ihre Gesundheit und ihr Leben. Tödliche Unfälle sind an der Tagesordnung.

Der Hype um Elektroautos heizt die große Nachfrage noch weiter an. Daher kann man auch in den Mini-Minen, die unter anderem in Wohnvierteln liegen, für kongolesische Verhältnisse gut verdienen. Es gibt keine anderen Jobs.

Vorschriften über Sicherheit, Arbeits- und Umweltschutz und ein striktes Verbot von Kinderarbeit stehen nur auf dem Papier. In der gesamten Region Katanga arbeiten konservativen Schätzungen zufolge mindestens 22.000 Kinder im Kobaltabbau. Der Zutritt zu Abbaugebieten ist mitunter für Journalist*Innen gesperrt – für Kinder nicht.

Auch Frauen und Mädchen müssen schwer arbeiten – waschen in einer schmutzigen Brühe, sortieren und das Ergebnis in schweren Säcken zu Zwischenhändlern schleppen, wo sie keine fairen Preise, die noch dazu vom schwankenden Weltmarktpreis abhängen, dafür bekommen. Sie sind Gewalt ausgesetzt und werden aufgrund der harten Arbeit und der Bedingungen oft krank.

Aus den Kleinminen kommen 15-20% des Kobalts in Katanga; 80% stammen von industriellen internationalen Unternehmen. Die riesigen Tagebau-Gruben bringen andere Problematiken mit sich. Umsiedlungen in unfruchtbare entlegene Gegenden in Häuser ohne Wasser und Strom, ohne Krankenhaus in der Nähe, stellen vor allem für Frauen ein großes Problem dar.

Der Kobaltabbau verschafft geschätzten 200.000 Menschen in den Klein-Minen ein Einkommen. Sie einfach zu schließen, ist weder durchsetzbar noch eine Lösung.

Deutschlandfunk (25.9.2019): [Kobaltabbau im Kongo. Der hohe Preis für Elektroautos und Smartphones](#)

Gender und Verkehrsplanung im globalen Süden

Gender und Mobilität in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen

Verkehrsplanung ist auch im globalen Süden meist auf Autos ausgerichtet, obwohl der Großteil der Menschen in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen zu Fuß geht, öffentlichen Verkehr nutzt oder Rad fährt. Gleichzeitig sind Frauen und Mädchen im öffentlichen Verkehr häufig sexualisierten Übergriffen und Gewalt ausgesetzt oder die Mobilität und der Bewegungsradius von Frauen und Mädchen wird durch kulturelle Normen eingengt. Der Zugang zu sichererer und verlässlicher Mobilität ist oft Voraussetzung für den Zugang zu Bildung, Arbeit oder Gesundheitsversorgung.

Wie die Forscher*innen Tanu Priya Uteng und Jeff Turner in einem Artikel für „Sustainability“ herausarbeiten, gibt es verschiedene Forschungslücken, unter anderem im Zusammenhang mit Unfallverletzungen wo nicht nur Fußgänger*innen besonders betroffen sind, sondern zum Beispiel auch Straßenverkäufer*innen.

Bei der Entwicklung von *Smart Cities* bestehe oft ein Ungleichgewicht zwischen einem technischen Ansatz und einem auf Lebensqualität orientierten Ansatz, wodurch Themen wie Sicherheit oder Zugang zu bestimmten Angeboten weniger beachtet werden. Ein Beispiel dafür ist etwa der Zugang zu *Bike-Sharing*, wozu man ein Smartphone braucht, das in Indien Frauen seltener besitzen als Männer, womit dieser Service von Frauen weniger benutzt werden kann.

Der Artikel eignet sich sehr gut, um einen Überblick über eine große Anzahl verschiedene Aspekte rund um Mobilität und Gender im globalen Süden zu bekommen.

Tanu Priya Uteng u.a. (2019): [Addressing the Linkages between Gender and Transport in Low- and Middle-Income Countries](#)

Inklusive Transport-Strategien in wachsenden asiatischen Städten

Seit Jahrzehnten ist die Ungleichheit von Frauen und Männern bei Transport und Mobilität in Asiens Städten ein Problem. Eine Forscherin an der Universität Göteborg beschäftigt sich in einem Artikel mit Strategien der Weltbank und Empfehlungen der UN, die die Bedingungen der Mobilität von Frauen in asiatischen Städten verbessern sollen.

Es werden ökonomische und politische Initiativen und die Art und Weise, wie Frauen im lokalen Kontext agieren und mit Transport interagieren, untersucht und Überlegungen angestellt, wie die Bedürfnisse von Frauen effektiv berücksichtigt werden können. Dabei geht es nicht nur um Belästigung von Frauen.

Internationale und nationale *top-down*-Ansätze hatten die ökonomische Situation der Frauen und die Reduktion der Armut im Fokus und blieben auf lokaler Ebene weitgehend erfolglos. Der Nachhaltigkeitsdiskurs betont hingegen Gerechtigkeit, sozialen Zusammenhalt und lebenswerte Städte. SDG Nr. 11 zielt darauf ab, Städte inklusiv, sicher, resilient und nachhaltig zu machen.

Der Hauptgrund für die Mobilität von Frauen sei der Weg zur Arbeit oder zum Ort der Ausbildung. Die Mobilität habe daher sehr viel mit der Art der Arbeit zu tun, weniger mit dem sozialen Status. Frauen legen mehr, aber kürzere Wege zurück als Männer – zu anderen Zeiten, aus anderen Gründen, auf andere Weise –, und sie haben weniger Ressourcen.

Gendersensible Ansätze müssen mit den SDGs in Einklang gebracht werden. Dabei stellt das Konzept von nachhaltigem Transport ein Problem dar. Es braucht noch tiefergehende Recherchen über das Mobilitätsverhalten von Frauen, um ihre Mobilitätsbedürfnisse von in den sich rapide entwickelnden Städten Asien verstehen und langfristig und nachhaltig decken zu können.

Wichtig sei die lokale Ebene. Die Ansichten der lokalen Frauen und ihre Teilnahme am Erarbeiten von Lösungen sind unerlässlich. Ob große ökonomische und politische Einrichtungen (Weltbank, UN, etc.) fähig sind, dies einzubeziehen, bleibe fraglich.

Thynell, Marie (2016): [The Quest for Gender-Sensitive and Inclusive Transport Policies in Growing Asian Cities](#)

Transport-Bedürfnisse von Frauen in Südasien

Eine Literaturanalyse zum Thema „Gender und Transport-Nachteile in südasiatischen Ländern“ wurde 2017 von Neegar Sultana von der Jagannath University in Dhaka, Bangladesh, und Iderlina Mateo-Babiano von der Universität in Melbourne verfasst.

Die Grundannahme besagt, dass Mobilität von Frauen und Männern auf verschiedene Weise erlebt wird, da sie verschiedene Beförderungsarten für unterschiedliche Zwecke und auf unterschiedliche Weise benutzen, basierend auf ihren sozial vorgegebenen reproduktiven und produktiven gemeinschaftsbezogenen Genderrollen. Die Tatsache, dass die Transport-Bedürfnisse von Frauen in Südasien bislang nicht ausreichend dokumentiert sind und von Planern und Anbietern nicht entsprechend berücksichtigt werden, ist Ausgangspunkt für die Studie.

Basierend auf Schlüsselwörtern wie *Women and Transport*, *Gender Issues*, *Travel Behaviour*, *Transport Disadvantage*, etc. wurde die vorhandene Literatur zu südostasiatischen Ländern durchgesehen und die Ergebnisse aus 37 Artikeln wie folgt gegliedert:

- „*Travel Behaviour and Patterns*“: Hier werden die Unterschiede von Männern und Frauen in Bezug auf Mobilität in städtischen und ländlichen Gebieten, Art der Sozialisation und Ausbildung, Alter, Familienstand, Einkommen etc. mit den entsprechenden Literaturhinweisen erläutert.
- Bei „*Trip Purpose, Distance and Rates*“ geht es unter anderem um sogenannte „trip chains“, also Fahrten, wo mehrmals umgestiegen werden muss. Hier ist das Verhalten von Frauen komplexer als das von Männern, was mit ihren mannigfachen Aufgaben innerhalb der Care-Arbeit in der Familie zusammenhängt.
- „*Modal Choices of Transport*“ behandelt die verschiedenen Transportsysteme in städtischen und ländlichen Gebieten und ihre genderspezifische Nutzung.
- „*Public Transport Participation*“ handelt von der Nutzung von Transportmitteln und den vielen Wegen, die Frauen zu Fuß zurücklegen und unter anderem von Sicherheit im öffentlichen Transport System.
- Bei „*Transport Burden*“ schließlich geht es mit einigen Unterpunkten um persönlichen Besitz von Transportmitteln, um Auswirkungen von Armut auf Mobilität, Zugang versus Isolation, soziale und kulturelle Beschränkungen, Erwerbsmöglichkeiten im Transportsektor, sowie Sicherheit versus sexuelle Belästigung und Bedrohung.

Der Artikel endet mit einer langen Literaturliste und gibt damit einen umfassenden Überblick über die Literatur zum Thema. Über das „*researchgate*“ (siehe Literaturangabe) kann noch weiter recherchiert werden.

Sultana, Neegar u.a. (2017): [Transport Disadvantage and Gender Issues in South Asian Countries: A Systematic Literature Review](#)

EMBARQ: Mobilitätsmuster von Frauen in Indien

Das EMBARQ Network befasst sich mit der Unterstützung von ökologisch, sozial und finanziell nachhaltigen Lösungen für urbane Mobilität und der Verbesserung der Lebensqualität in Städten.

In einem kurzen Artikel dieses Netzwerks wird aufgezeigt, dass die Mobilitätsmuster von Frauen und Männern grundverschieden sind, was vor allem mit der Verantwortung der Frauen für die Familie zu tun hat. Frauen sind mit oft Kindern oder älteren Menschen unterwegs und/oder transportieren Einkäufe. Meistens kombinieren Frauen ihre verschiedenen Aufgaben in längeren Fahrten mit mehrfachem Umsteigen. Dadurch steigen jedoch ihre Transportkosten. Auch sexuelle Belästigung ist ein großes Thema.

Die öffentlichen Verkehrsmittel in Indien ignorieren die entsprechenden Bedürfnisse von Frauen, insbesondere den hohen Grad an Belästigungen, dem Frauen ausgesetzt sind. Zudem führt eine ganze Reihe von Faktoren zum Gefühl der Unsicherheit der Frauen. Dieses Gefühl bewirkt, dass Frauen ihre Mobilität einschränken und deswegen etwa auf einen Job verzichten.

Ein in Bhopal umgesetztes Pilot-Projekt hatte das Ziel, durch einen Aktionsplan die Sicherheit von Frauen in öffentlichen Verkehrsmitteln zu erhöhen. Zunächst fand man, dass neben dem unterschiedlichen Mobilitätsverhalten von Frauen und den Belästigungen die Infrastruktur der öffentlichen Verkehrsmittel zu wünschen übrig ließ. Die ökonomische Situation von Frauen spielte ebenfalls eine große Rolle.

Vorangegangene Projekte waren an Missmanagement und Mangel an Kontinuität gescheitert. Das Verständnis für die Mobilitätsunterschiede half, holistische Lösungen zu finden. Die Empfehlungen setzten in vier Kategorien an:

- Kontinuität und besseres Management, vor allem mit Beteiligung von Frauen auf allen Ebenen.
- Sicherstellen, dass die Bedürfnisse von Frauen in Planung und Durchführung Eingang finden, z.B. ein Programm für Stopp auf Verlangen.
- Frauenfreundliches Design von Bussen und Haltestellen.
- Anlaufstellen für Frauen, wenn es Problem gibt.

Mehrere Institutionen neben dem öffentlichen Transportsystem müssen eingebunden werden, wie die Stadtverwaltung, Operatoren, die Straßenverwaltung und die Polizei.

Es war das erste Projekt in Indien, das sich die Sicherheit von Frauen in öffentlichen Verkehrsmitteln genau ansah. Wenn umgesetzt, kann es Sicherheit und Sicherheitsgefühl von Frauen in öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich verbessern.

EMBARQ Network (o.J.): [Why Public Transport Needs to Work for Women, Too](#)

EMBARQ India u.a. (o.J.): [WOMEN'S SAFETY IN PUBLIC TRANSPORT. A Pilot Initiative in Bhopal](#)

Jagori, UN WOMEN, UN HABITAT (2011): [Building safe and inclusive cities for women: a practical guide](#)

Jordanien: Gender im öffentlichen Transport

SADAQA, eine jordanische CSO, hat es sich zum Ziel gesetzt, strukturelle Barrieren (in diesem Fall mit dem Fokus auf öffentlichen Verkehr), die Frauen am Zugang zum Arbeitsmarkt hindern, zu beseitigen. In Zusammenarbeit mit der Friedrich Ebert Stiftung wurde eine Studie zum Thema erarbeitet.

Die Studie gibt einen guten Überblick über die Problemstellung mit intersektionellen Wirkmechanismen wie sozioökonomische Unterschiede in den Bedürfnissen zwischen Männern und Frauen, genderspezifische Arbeitsteilung in Familie und Gesellschaft und dem direkten Zusammenhang von gendergerechter Mobilität und ökonomischer Partizipation von Frauen.

Es wurden sowohl qualitative als auch quantitative Forschungsmethoden basierend auf Genderanalysetheorien angewendet. Ein *desk review*, der sich auf frühere Studien in Jordanien bezieht und eine Übersicht über Forschungen in vielen anderen Ländern weltweit gibt, benennt auch globale *best practices*.

Weiters wird Verfügbarkeit, Bedrohung und Sicherheit, Leistbarkeit, Benutzer*innen-freundlichkeit, Bewegungsmuster, Armut und Existenzsicherung sowie Mangel an Finanzierung und Steuerung zur Erreichung genderspezifischer Ergebnisse in der Mobilität erläutert. Ein *field research* mit Interviews untersucht die Situation in Jordanien selbst. Auch auf Menschenrechte und Mobilität wird Bezug genommen.

Friedrich-Ebert-Stiftung Jordan & Iraq (2019): [Gender in Public Transportation, A Perspective of Women Users of Public Transportation](#) (60 Seiten)

Studie zu drei lateinamerikanischen Städten

Eine umfangreiche vergleichende Studie (207 Seiten) wurde 2018 von CAF (Development Bank of Latin America) and FIA Foundation (*“an independent UK registered charity supporting sustainable mobility among others”*) herausgegeben. Sie befasst sich mit Gender und (öffentlichem) Verkehr in den Städten Buenos Aires, Quito und Santiago de Chile.

Die Frage der Sicherheit – vor Diebstahls-kriminalität und sexueller Belästigung/Gewalt – erwies sich für viele Frauen* und besonders für Mädchen* als ein vorrangiges Problem für ihre Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum.

CAF y FIA Foundation (2018): [Ella se mueve segura. A study on women's personal safety in public transport in three Latin American cities](#)

Internationales Transportforum: Frauen im öffentlichen Verkehr

Das internationale Transportforum der OECD lässt in einer Publikation aus 2018 auf 45 Seiten unterschiedliche Akteure aus dem Transportbereich zu Wort kommen betreffend Sicherheit und Schutz für Frauen in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Es sind sich alle Verfasser*innen einig, dass gerade für Frauen Sicherheit und Schutz Schlüsselfaktoren sind im öffentlichen Verkehr, da sie öfter als Männer (sexuellen) Übergriffen ausgesetzt sind, gleichzeitig aber stärker vom öffentlichen Verkehr abhängig sind. Wie das Thema behandelt wird, was gefordert beziehungsweise bereits getan wird, zeigt auch wie unterschiedlich die Akteur*innen sind: Die Beispiele reichen von Trainings für Angestellte und Bestrebungen, mehr Frauen als Angestellte im Transportsektor zu gewinnen, über Bewusstseinskampagnen bis zu städteplanerischen Überlegungen oder Forderungen, und technisch unterstützten Lösungen. Manche Akteur*innen arbeiten mit lokalen und städtischen Regierungen z.B. in Süd-Ost-Europa zusammen, von denen sie sagen, „gender is not a core competence“. Andere beschäftigen sich mit dem Thema wohl schon länger, wie etwa in Frankreich „SNCF au Féminine“, ein Netzwerk für Frauen, damit sie im Bahn-Unternehmen unterstützt werden, die gläserne Decke zu durchbrechen.

Mehrfach wird angesprochen, welche Schlüsselfunktion sicherer öffentlicher Verkehr für eine gleichberechtigte Entwicklung hat und dass es mehr entsprechende Daten braucht. Das fällt auch beim Lesen auf:

Es werden immer wieder Recherchen angesprochen, doch gibt es wenige Verweise auf veröffentlichte Studien, oder sind diese schon einige Jahre alt. Die Sammlung lebt also mehr von den Beispielen, auch manchen persönlichen Erfahrungen und der Vielfalt der Akteur*innen.

OECD / International Transport Forum (2018): [Women's Safety and Security: A Public Transport Priority](#)

Ökologische Verkehrswende muss feministisch sein

Auch in Europa sind die Unterschiede zwischen Frauen und Männern im Mobilitätsverhalten markant – und seit langem bekannt. Welche Verkehrsplanung und -infrastruktur braucht es, um die verschiedenen Bedürfnisse von Männern und Frauen zu berücksichtigen?

Viele Berechnungen zeigen, dass Männer einen deutlich höheren CO₂-Fußabdruck aufweisen als Frauen. Grund ist vor allem das Mobilitätsverhalten, das sich in größeren Autos, häufigerer Nutzung und längeren Wegstrecken zeigt. In Deutschland benutzen Männer häufiger Dienstwagen und bewegen sich generell mehr motorisiert. Frauen sind dagegen häufiger öffentlich, mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs.

Das hängt auch hierzulande mit den unterschiedlichen Wegezwecken zusammen. Männer fahren in der Regel in der Früh zur Arbeit und abends wieder zurück, haben also relativ lineare Wege. Die Wegekettten von Frauen sind deutlich komplexer. Denn meist sind die Frauen, die neben ihrem Voll- oder Teilzeitjob die Versorgung der Familie übernehmen, auf ihrem Weg die Kinder zur Schule bringen, ältere Angehörige zur Ärzt*in bringen, einkaufen gehen und sonstige Besorgungen erledigen. Sie verbinden diese Wegezwecke miteinander und weisen dadurch ein komplexes Wegenetz auf, das sie häufig multimodal zurücklegen.

Fazit: Die Forderungen nach gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsmitteln und besserer Fuß- und Fahrradinfrastruktur sind sowohl ökologisch als auch gendergerecht.

Ziele wie die Kombinierbarkeit von Wegen, gute Querverbindungen im öffentlichen Personennahverkehr, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit ohne eigenes Auto sollten im Fokus der Planung stehen.

Mobilität muss als Teil der Alltagsorganisation verstanden werden, nicht nur als Weg zur Erwerbsarbeit. Maßstab für die Verkehrsplanung sollten daher die Bedürfnisse aller Menschen, einschließlich von Frauen, Kindern und älteren Menschen nach Mobilität und Teilhabe an Gesellschaft sein.

VCD (5.2.2021): [Mobilität von Frauen für Frauen: Warum eine ökologische Verkehrswende auch feministisch sein muss](#)

Gendergerechte Verkehrsplanung & internationale Zusammenarbeit

Nachhaltige Infrastruktur – Empfehlungen der CSW 2019

Auf der Tagung der UN-Frauenstatuskommission (CSW) im März 2019 wurde zusammen mit dem Thema „soziale Sicherheit und Zugang zu öffentlichen Dienstleistungen“ auch das Thema „nachhaltige Infrastruktur“ behandelt – wenngleich eher unter „ferner liefen“.

In den akkordierten Schlussfolgerungen wurden dennoch einige Empfehlungen für den Bereich Gender & Transport ausgesprochen.

Ausgehend von Problematiken wie Barrieren, Überfüllung, fehlende Beleuchtung, mangelnde Sicherheit und Erschwinglichkeit von Transportmitteln fordert die Frauenstatuskommission eine gendersensitive und inklusive Verkehrsplanung.

Gefordert wird eine Gender-Perspektive in der Planung und der Nutzung des öffentlichen Raums, ein barrierefreier, sicherer und erschwinglicher Zugang zu Transportmitteln – in der Stadt ebenso wie in peripheren Regionen und auf Wasserwegen –, eine umweltschonende öffentliche Mobilitätsinfrastruktur sowie – generell – transparente Gender-Assessments und Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Infrastrukturprojekten.

UN WOMEN (2019): [Social Protection Systems, Access to Public Services and Sustainable Infrastructure for Gender Equality and the Empowerment of Women and Girls](#)

#NextGenerationEU: Mittel zur Krisenbewältigung

Mit diesem Programm stellt die EU Mitgliedern ein Extra-Budget zur Bewältigung der Corona-Krise zur Verfügung. Dafür müssen seitens der Nationalstaaten konkrete Verwendungsvorschläge an die EU übermittelt werden. Für Österreich handelt es sich um Geld in der Höhe von gut drei Milliarden Euro, verteilt auf drei Jahre.

Bereits im Vorjahr haben sich die feministischen Ökonominen Elisabeth Klatzer und Azzura Rinaldi im Auftrag der Grünen im Europaparlament kritisch mit diesem Programm auseinandergesetzt. Sie kamen zu dem Schluss, dass verabsäumt wurde, die Folgen der COVID-19-Krise auf Frauen und auf den Care-Sektor in den Blick zu nehmen und den gestiegenen Ungleichheiten entgegenzuarbeiten.

Gemäß den Vorgaben der EU-Kommission sind die EU-Staaten aufgefordert, bei der Erarbeitung von Vorschlägen die Sozialpartner eng einzubinden sowie einen Dialog mit weiteren relevanten Stakeholdern zu organisieren – eine Aufforderung, der Österreich nur sehr zögerlich nachkam. Seitens der österreichischen Bundesregierung wurde lediglich eine E-mail-Adresse eingerichtet, an die bis 24. Februar 2021 Stellungnahmen geschickt werden konnten.

Trotz der fehlenden Transparenz brachten verschiedene zivilgesellschaftliche Organisationen, so auch WIDE, ihre Vorschläge ein. WIDE fordert neben Investitionen in langfristig nachhaltige (physische) öffentliche Infrastruktur insbesondere Investitionen in die Bereiche Bildung, Gesundheit, Pflege und soziale Absicherung, in Österreich sowie im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit.

Im Bereich des Verkehrs tritt WIDE für den Ausbau des öffentlichen (Bahn-)Verkehrs sowie für den Ausbau der Wegenetze für nicht-motorisierte Alltagsmobilität ein (Ausbau von Wegen für vielfältige neue E-Mobilität, sichere Rad- und Fußwege; Förderung von innovativen nachhaltigen Modellen für Mobilität am Land) – diese Infrastruktur trägt zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderung und älteren Menschen bei.

Aus Sicht von WIDE sollte ein gewisser Anteil der Mittel – zumindest 0,7% des Budgets – für

internationale Zusammenarbeit zur Verfügung gestellt werden.

Klatzer, Elisabeth & Azzurra Rinaldi (Juni 2020): [“#nextGenerationEU” Leaves Women Behind](#)
[Gender Impact Assessment of the European Commission Proposals for the EU Recovery Plan](#)

attac (25.1.2021): [Regierung ohne Plan bei EU-Aufbauhilfen. NGOs und Gewerkschaften fordern Dialog ein](#)

WIDE (26.2.2021): [Stellungnahme zum österreichischen Aufbau- und Resilienzplan](#)

Zugang zu öffentlichem Transport im EU-Gender Action Plan III gefordert

Im EU Gender Action Plan III (2021-2025) für die Außen- und Entwicklungspolitik der EU

ist eines der wichtigen Themen – wie schon in den Vorjahren – das soziale und ökonomische Empowerment von Frauen* und Mädchen*.

Unter den förderlichen (und zu fördernden) Rahmenbedingungen wird dabei der Zugang zu „sicherem, erschwinglichen und zugänglichen öffentlichen Transport und anderen Mobilitätsoptionen“ genannt, und zwar sowohl in ländlichen als auch städtischen Regionen.

Diese (Sub-)Zielsetzung spiegelt sich auch in den Indikatoren wider.

European Commission (25.11.2020): [JOINT STAFF WORKING DOCUMENT. Objectives and Indicators to frame the implementation of the Gender Action Plan III \(2021-25\)](#)

Gefördert durch die



Glossar / Abkürzungen

CSO – Civil society organisation – zivilgesellschaftliche Organisation

EZA – Entwicklungszusammenarbeit

IOM – Internationale Migrationsorganisation, eine multilaterale Organisation, seit 2016 eng mit der UNO verbunden

#NextGenerationEU – EU-Resilienz- und Wiederaufbau-Fond zur Bewältigung der Corona-Krise

Remittances – Geldüberweisungen von Migrant*innen in ihre Heimatländer

SDGs – Sustainable Development Goals – Ziele für nachhaltige Entwicklung

Smart cities – Begriff für Stadtentwicklungskonzepte, um Städte mithilfe von Technologien effizient, aber auch ökologisch nachhaltig und sozial inklusiv zu gestalten

SNCF - Société Nationale des Chemins de fer Français – staatliche französische Eisenbahngesellschaft

UNCTAD – UN-Organisation für Handel und Entwicklung

UN WOMEN – UN-Organisation für die Verwirklichung der Frauenrechte

Frauen* / Männer*: Wir benutzen (fallweise) diese Schreibweise, um unterschiedliche Geschlechtsidentitäten zu berücksichtigen.

Impressum

WIDE - Entwicklungspolitisches Netzwerk für Frauenrechte und feministische Perspektiven

Margaretenstr. 166/2.Stock/218-221, 1050 Wien, Tel: (+43-1) 317 40 31

office@wide-netzwerk.at www.wide-netzwerk.at ZVR-Zahl: 626905553

Redaktion: Claudia Thallmayer

Mitarbeit: Hannah Angerbauer, Eva Lachkovics, Hannah Satlow, Edith Schnitzer, Tina Wirnsberger

© WIDE Free use under Creative Commons (cc BY-NC-SA 4.0)

WIDE-Update 1/2021, Gender & Mobilität, März 2021

Bestellung und Abbestellung des WIDE-Updates unter: office@wide-netzwerk.at.

Datenschutzerklärung: <https://wide-netzwerk.at/datenschutzhinweise/>